



Max Veldhuis
14 juli 2021

Eigenzinnig elektrisch

Citroën doet dingen altijd net even anders. De creaties van de Fransen staan bekend om hun eigenzinnige stijl en een weggedrag dat vooral op comfort geschoeid is. De ë-C4 voldoet in ieder geval aan het eerste criterium, maar weet ook de karakteristieke comfortabele snaar te raken.

Op het e-CMP platform heeft Stellantis (het fusiebedrijf van PSA en FCA) inmiddels een aardige waaier aan modellen beschikbaar. Niet alleen de ë-C4, maar ook de Peugeot e-2008, DS3 E-Tense en Opel Mokka-e staan op het onderstel. Dat betekent dat al deze auto's op papier min of meer dezelfde specificaties hebben. Is het dan nog wel mogelijk om onderscheid in het aanbod aan te brengen? Citroën bewijst in ieder geval een heel eigen weg in te slaan met de ë-C4, die boven alles vooral gericht lijkt te zijn op het bieden van rust en comfort. Daarmee grijpt de Franse autofabrikant in ieder geval terug op haar rijke verleden. Moet je hem overwegen als je in de markt bent voor een elektrische auto en een budget hebt van tussen de 30 en 40 mille? Tijd om de stekker uit het stopcontact te halen en wat kilometers te maken.



Polariserend

Qua positionering is de Ä-C4 eigenlijk al bijzonder. Met zijn lengte van bijna 4,4 meter behoort hij overduidelijk in het C-segment, maar hij deelt zijn techniek met B-segmenters als de eerder genoemde e-2008. Wanneer je de Ä-C4 voor het eerst goed bekijkt, kan je gevoel twee kanten op slaan: je houdt ervan, of je vindt het niks. Het begint al aan de voorzijde. Net als bij de C4 Cactus zijn de koplampen opgedeeld in twee rijen. In het bovenste gedeelte - dat doorloopt in de bovenste chevron - zit de led-dagrijverlichting. Daaronder zit een grotere behuizing voor de daadwerkelijke ledkoplampen. Die behuizing loopt schuin omhoog richting de onderste chevron, waardoor alle afzonderlijke stijlelementen optisch in feite met elkaar verbonden zijn.

Verder is het opvallend voor een EV dat de Ä-C4 een reguliere 'grille' heeft. Deze grille is opgebouwd uit dunne lijntjes die schuin omhoog naar elkaar toe lopen. Inderdaad, net als de chevrons erboven. Bekijk de Fransoos van opzij en de aandacht gaat al snel uit naar de aflopende daklijn. Daarmee volgt de Ä-C4 een op dit moment belangrijke trend in autoland, naast het feit dat hij hoger op zijn wielen staat. De zwarte plastic

rand onderaan de deuren en de bumpers versterkt zijn stoere inborst. Daarbij zorgen de 18-inch wielen met relatief dikke banden ervoor dat de wielkasten goed gevuld zijn.

Het meest bijzondere designelement van de C4 hebben we dan nog niet eens besproken: de achterlichten. Net als de verlichting aan de voorkant bestaan deze uit twee delen, waarbij het bovenste lichtstrookje overloopt in de spoiler. die spoiler splitst op zijn beurt de achterraut weer in tweeën, iets dat we eerder bijvoorbeeld nog zagen op de - eveneens markante - Mitsubishi Eclipse Cross. Dat maakt overigens wel dat het zicht naar achteren niet optimaal is.



Stellingkast

Het interieur van de C4 komt in eerste instantie wat rommelig over. In de middenconsole is veel bergruimte, maar het aflegvakje voor de telefoon en het vakje daaronder zijn niet af te dekken, waardoor het geheel wel wat weg heeft van een stellingkast. Daarnaast ziet de pianolak op de middenconsole er weliswaar mooi uit,

maar is dit materiaal - net als bij de vele andere fabrikanten die dit inmiddels aanbieden - erg gevoelig voor vingerafdrukken, stof en krassen. Tot zover de kritiek, want de gebruikte plastics zijn van goede kwaliteit en het geheel zit robuust in elkaar. Daarnaast hebben de stoelen een heerlijk zacht zitvlak. Een minpunt aan de zetels is de redelijk vlakke zitting, waardoor je bovenbenen geen optimale ondersteuning hebben. Ook staat de voetensteun voor de linkervoet gevoelsmatig wat te ver naar de bestuurder toe, wat maakt dat je je been net niet helemaal lekker kwijt kunt. Op langere ritten leidt dat mogelijk tot vermoeidheid.

Op het gebied van overzichtelijkheid scoort Citroën punten. De bediening voor de klimaatcontrole bestaat uit drie ronde knoppen en ook voor de stoelverwarming zijn gewoon fysieke knoppen aanwezig. Tegenwoordig zijn dat soort zaken steeds vaker verstopt in menu's in het touchscreen. De C4 heeft uiteraard ook een touchscreen, dat met 10-inch haast aan de kleine kant is naar hedendaagse maatstaven. De menustructuur is zoals we die kennen uit andere PSA-modellen en in dat opzicht is er nog wel ruimte voor verbetering. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om bijvoorbeeld de navigatie en media tegelijkertijd weer te geven. Recht voor de bestuurder zit een 5,5-inch digitaal display dat haast lijkt te verdwijnen in het dashboard. Wel bevat het scherm allerlei nuttige informatie zoals het actuele en gemiddelde verbruik in kWh per 100 kilometer. Op het digitale dashboard van de Volkswagen ID3 ontbreekt deze informatie.

Aan ruimte schort het in de C4 niet. Ondanks de aflopende daklijn hebben de achterpassagiers nog voldoende hoofdruimte en ook de beenruimte is in orde. Daarnaast is de kofferbak flexibel in te delen en kunnen de laadkabels desgewenst onder de laadvloer opgeborgen worden. De Citroën heeft geen 'frunk', dus qua bagageruimte is dit waar je het mee moet doen. Iets anders dat in positieve zin opvalt is de goede stereo. Muziek liefhebbers komen dus prima aan hun trekken in de C4.



Comfort met een hoofdletter

Het rijden begint met het indrukken van de startknop. In een EV is dat toch enigszins overbodig en bovendien moet je de knop in de Citroën lang ingedrukt houden. dat geldt eveneens voor de keuzehendel van de transmissie. Wanneer je de auto in 'D' of 'R' wil zetten moet je deze langer vasthouden, wat vooral bij meerdere keren steken vervelend is. Â Ben je dan eenmaal op weg, dan is de ë-C4 vooral heel rustgevend. De auto heeft hetzelfde veersysteem als de C4 Cactus met 'Progressive Hydraulic Cussions'. Kort gezegd houdt dat in dat aan de boven- en onderkant van de dempers extra hydraulische 'kussens' zijn aangebracht die meehelpen bij het absorberen van oneffenheden in de weg. Het is minder verregaand dan de hydropneumatische vering waar het Franse merk om geroemd werd in het verleden, maar comfortabel is het zonder meer. Verkeersdrempels en andere oneffenheden zijn geen match voor de ë-C4.

Enige dynamische eigenschappen hoef je dan weer niet van hem te verwachten. De besturing is licht, maar wel voorspelbaar en de auto laat zich goed plaatsen. Bij het nemen van bochten helt de iC4 een beetje over. Het vermogen is met 136 pk en 260 Nm koppel toereikend, zeker omdat de elektrokracht direct voorhanden is, maar iC4 vlot wordt het nooit. Op de snelweg valt op dat de luchtweerstand zijn vat heeft op het verbruik van de Citroën: het gaat dan algauw richting de 25 kWh per 100 kilometer. Het gemiddelde stroomverbruik over de gehele testperiode was 17,7 kWh per 100 kilometer. Gezien de accucapaciteit van 50 kWh hou je dan nog zo'n 280 kilometer actieradius over. In de meeste gevallen is dat voldoende, ware het niet dat de iC4 zijn resterende actieradius niet echt nauwkeurig voorspelt. De auto baseert de actieradius op je rijstijl, maar daardoor kan het getal soms ineens toenemen of juist heel sterk afnemen. Bij het plannen van je reis is dat niet echt prettig.

Ook voor wat betreft de rijhulpsystemen is er nog wel ruimte voor verbetering. De adaptieve cruise control is soms wat intrusief en remt niet altijd even vloeiend. Wat dan wel weer in het voordeel spreekt van de iC4 is de stilte aan boord op op de lange afstanden. Rolgeluid en windgeruis blijven mooi buiten de auto, waardoor het in combinatie met de zacht afgestelde demping heel comfortabel vertoeven is. Dat laatste is dan ook het hoofdthema in de Citroën.



Afgeprijsd

Citroën gaf een aantal maanden geleden flinke korting op de C4. Op iedere variant verlaagde het merk de prijs met ruim 2.000 euro. Als 'Live' is hij verkrijgbaar vanaf 33.990 euro. Dat is ongeveer 3.000 euro goedkoper dan een Volkswagen ID3. Maar ook is de Citroën daarmee niet eens zoveel duurder dan een MG ZS, die op veel vlakken achterloopt op de Fransoos. Voor die vanafprijs krijg je standaard onder meer het 10-inch touchscreen, climate control, het digitale instrumentarium en cruise control. Wel moet je dan de fijne 'Progressive Hydraulic Cushions' missen.Â

Hoger op de ladder staan de Feel, Feel Edition en Shine. Wij reden met de laatste topversie, die voor 39.740 euro onder meer Keyless Entry, het Pack Drive Assist, een dodehoekassistent, verwarmd stuurwiel en de 18-inch lichtmetalen wielen standaard aan boord heeft. Voor net geen 40 mille ben je dus van vrijwel alle gemakken voorzien.

Citroën ë-C4 50 kWh 136 Shine

Als aanvulling daarop kun je nog kiezen uit andere lakkleuren, exterieuraccenten en interieurbekledingen. Daarnaast kun je voor 800 euro nog opteren voor een glazen schuif-/kanteldak, kost de betere audio-installatie 350 euro, moet je voor een 360-graden camera met parkeerassistent 400 euro bijleggen en kun je voor 250 euro ook een geïntegreerde dashcam bestellen. Er blijft dus nog wel wat over om aan te vinken.



Unieke marktpositie

Als je in de markt bent voor een elektrische auto heb je inmiddels behoorlijk wat keuze. Citroën heeft met de ë-C4 in ieder geval een duidelijke marktpositie ingenomen en zich vooral gericht op de klant die comfort zoekt. In die opzet is het merk in ieder geval geslaagd, want in zijn klasse is de ë-C4 zonder twijfel de meest comfortabele EV die je kunt kopen. Daarvoor moet je wel concessies doen op het gebied van rijbeleving, maar dat is dan ook niet iets waar je specifiek een Citroën voor koopt.Â

Voor de kilometervreter is de relatief beperkte actieradius wel een tegenvaller en ook is

het lastig om de resterende actieradius te voorspellen in de iC4. Kun je daarmee leven, spreekt het markante design je aan en ben je boven alles op zoek naar comfort? Dan heb je aan de elektrische Citroën zeker een goede metgezel!

Plus

- + Zeer comfortabel
- + Veel waar voor je geld
- + Overzichtelijke bediening interieur...

Min

- ...maar wel een beetje rommelig
- Slecht voorspelbare actieradius
- Multimedia kan nog beter